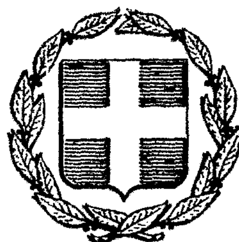


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΤΗι 4 ΙΟΥΛΙΟΥ 1979 | ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 147

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 485

Περὶ τροποποιήσεως τοῦ Β.Δ/τος 22/1964 «περὶ Κανονισμοῦ τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως μεταφορικῶν ἀεροπλάνων δημοσίας χρήσεως».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψει :

1. Τὰς διατάξεις : α) τοῦ ἄρθρου 9 τοῦ Ν. 5017/1931 «περὶ Πολιτικῆς Ἀεροπορίας», β) τῆς κυρωθείσης διὰ τοῦ Ν. 211/1947 Συμβάσεως «περὶ Διεθνοῦς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας» καὶ γ) τῶν ἄρθρων 1 καὶ 7 τοῦ Ν.Δ. 714/1970 «περὶ ἱδρύσεως Διευθύνσεως Ἐναερίων Μεταφορῶν παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνιῶν καὶ ὀργανώσεως τῆς Ὑπηρεσίας Πολιτικῆς Ἀεροπορίας».

2. Τὴν ὑπ' ἀριθμ. 349/1979 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας, προτάσει τοῦ Ὑπουργοῦ Συγκοινωνιῶν, ἀποφασίζομεν :

Ἄρθρον 1.

1. Ἡ παρ. 1. 42 τοῦ ἄρθρου 1, τοῦ Β.Δ. 22/1964 ὅπως τροποποιήθηκε καὶ συμπληρώθηκε μεταγενέστερα ἀντικαθίσταται, ὡς ἑξῆς :

«1.42. Συνθετικὰ Ἐκπαιδευτικὰ Μέσα (SYNTHETIC FLIGHT TRAINERS) : Συνθετικὰ ἐκπαιδευτικὰ μέσα εἶναι συσκευὲς ποὺ ἡ χρησιμοποίησίς τους ἔχει ἐγκριθεῖ γιὰ τὴν ἀπομίμηση συνθηκῶν πτήσεως ἐπὶ τοῦ ἐδάφους. Τέτοια συνθετικὰ ἐκπαιδευτικὰ μέσα εἶναι :

α) Ὁ Ἀπομιμητὴς Πτήσεως (FLIGHT SIMULATOR), ὁ ὁποῖος παρέχει ἀκριβὲς ὁμοίωμα τοῦ θαλάμου διακυβερνήσεως ἑνὸς συγκεκριμένου τύπου ἀεροπλάνου σὲ τέτοια ἔκταση ὥστε ὁ ἔλεγχος λειτουργίας τῶν μηχανικῶν, ἠλεκτρικῶν, ἠλεκτρονικῶν καὶ λοιπῶν συστημάτων τοῦ ἀεροπλάνου, τὸ κανονικὸ περιβάλλον τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος πτήσεως καὶ οἱ ἐπιδόσεις καὶ τὰ χαρακτηριστικὰ πτήσεως αὐτοῦ τοῦ τύπου ἀεροπλάνου, νὰ ἐξομοιοῦνται ἐπακριβῶς.

β) Ὁ Ἀπομιμητὴς Διαδικασιῶν πτήσεως (FLIGHT PROCEDURES TRAINER), ὁ ὁποῖος παρέχει ἀκριβὲς ὁμοίωμα τοῦ θαλάμου διακυβερνήσεως καὶ ἐξομοιώνει ἐπακριβῶς τόσο τὶς ἀντιδράσεις τῶν ὀργάνων καὶ τῶν ἁπλῶν χειρισμῶν λειτουργίας τῶν μηχανικῶν, ἠλεκτρικῶν, ἠλεκτρονικῶν καὶ λοιπῶν συστημάτων, ὅσο καὶ τὶς ἐπιδόσεις καὶ τὰ χαρακτηριστικὰ πτήσεως ἀεροπλάνου συγκεκριμένης τάξεως.

γ) Ὁ Ἀπομιμητὴς Πτήσεως δι' Ὀργάνων (BASIC INSTRUMENT FLIGHT TRAINER), ὁ ὁποῖος, ἐξοπλισμένος μὲ κατάλληλα ὄργανα, ἐξομοιώνει τὸ περιβάλλον τοῦ θαλάμου διακυβερνήσεως ἑνὸς σὲ πτήση ἀεροπλάνου ὑπὸ συνθήκας πτήσεως δι' ὀργάνων».

2. Μετὰ τὴν παράγραφο 1.53 τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος προστίθεται παράγραφος 1.54, ἡ ὁποία ἔχει ὡς ἑξῆς:

«1.54. Ἐλάχιστα χρησιμοποιήσεως Ἀεροδρομίου (AERODROME OPERATING MINIMA) : Εἶναι τὰ ὅρια χρησιμοποιήσεως Ἀεροδρομίου γιὰ ἀπογείωση ἢ γιὰ προσγείωση, τὰ ὁποῖα ἐκφράζονται σὲ τιμὲς ὁρατότητος (VISIBILITY) ἢ ὁρατῆς ἀποστάσεως διαδρόμου (RUNWOY VISUAL RANGE), ἀποφασιστικοῦ ὕψους (DECISION HEIGHT) ἢ ἐλαχίστου ὕψους καθόδου (MINIMUM DESCENT ALTITUDE) καὶ συνθηκῶν τῶν νεφῶν (CLOUD CONDITIONS)».

Ἄρθρον 2.

1. Μετὰ τὴν ὑποπαράγραφο 2.2.5 τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος προστίθεται ὑποπαπάγραφος 2.2.6, ἡ ὁποία ἔχει ὡς ἑξῆς :

«2.2.6. Ἡ ἄδεια τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως πρέπει νὰ βρίσκεται στὴν κυρία βάση τοῦ ἀεροπορικοῦ μεταφορέως καὶ νὰ ἐπιδεικνύεται ἁρμοδίως στοὺς ἐξουσιοδοτημένους ἐκπροσώπους τῆς ΥΠΑ, κάθε φορὰ ποὺ θὰ ζητεῖται».

2. Ἡ ὑποπαράγαρφος 2.6.1 τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ. ἀντικαθίσταται, ὡς ἑξῆς :

«2.6.1. Γενικά. Ὁ ἔλεγχος γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος ἀσκεῖται ἀπὸ τὴν ΥΠΑ. Πρὸς τὸ σκοπὸ αὐτὸ ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορεὺς ὑποχρεοῦται, σὲ ὁποιοδήποτε τόπο καὶ χρόνο, νὰ ἐπιτρέπει στοὺς Ἐξουσιοδοτημένους Ἐκπροσώπους τῆς ΥΠΑ τὴν ἄσκηση ἐλέγχου. ὁ ὁποῖος ἐκτείνεται σὲ ὅλες τὶς φάσεις καὶ τὰ στάδια τῆς τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως ἀεροπλάνων».

Ἄρθρον 3.

1. Ἡ ὑποπαράγραφος 3.1.1. τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἑξῆς :

«3.1.1. Γενικά. Ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορεὺς πρέπει νὰ ἀποδείξει ὅτι εἶναι ἱκανὸς γιὰ τὴν ἐκτέλεση τακτικῶν πτήσεων σὲ κάθε ἀεροπορικὴ ὁδὸ ἢ τμῆμα αὐτῆς μεταξὺ τῶν τακτικῶν ἢ προσωρινῶν ἀερολιμένων καὶ τῶν ἀεροδρομίων

ἐφοδιασμοῦ καὶ ὅτι οἱ διατιθέμενες ὑπηρεσίες καὶ ἀεροναυτικὲς εὐκολίες εἶναι ἐπαρκεῖς καὶ κατάλληλοι γιὰ τὸ εἶδος τῶν πτήσεων ποὺ θὰ ἐκτελεσθοῦν».

2. Ἡ παρ. 3.3. τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἑξῆς :

«3.3. Τηλεπικοινωνιακὲς Εὐκολίες. Τηλεπικοινωνιακοὶ σταθμοὶ γιὰ ἀμφίφορο ἐπικοινωνία ἀέρος-ἐδάφους πρέπει νὰ διατίθενται σὲ τέτοια σημεῖα κατὰ μῆκος κάθε ἀεροπορικῆς ὁδοῦ ὥστε, ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας πτήσεως, νὰ ἐξασφαλίζεται ἀπ' εὐθείας ἢ μέσῳ ἐγκεκριμένων σταθμῶν σταθερᾶς ἀεροναυτικῆς ὑπηρεσίας, ἀξιόπιστη καὶ ταχεία ἐπικοινωνία μεταξὺ τῶν ἀεροπλάνων καὶ τῶν ἐνδεδειγμένων σταθμῶν ἐδάφους σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο κατὰ μῆκος τῆς ἀεροπορικῆς ὁδοῦ, ἐπὶ τῆς ὁποίας ἐκτελοῦνται πτήσεις, περιλαμβανομένων καὶ τῶν πτήσεων ὑπὸ κανόνας πτήσεως ἐξ ὄψεως (VFR)».

3. Ἡ ὑποπαράγαφος 3.5.1. τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἑξῆς :

«3.5.1. Νυκτερινὲς καὶ IFR πτήσεις. Πρὸ τῆς ἐκτελέσεως τακτικῶν νυκτερινῶν καὶ IFR πτήσεων ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορεὺς πρέπει νὰ ἀποδείξει καὶ πρὸ τῶν ἐκτάκτων νὰ καθορίσει ὅτι κατὰ μῆκος κάθε ἀεροπορικῆς ὁδοῦ διατίθενται ἐπαρκῆ καὶ ἐγκεκριμένου τύπου γιὰ τὸν ἀεροπορικὸ μεταφορέα ραδιοναυτιλιακὰ βοηθήματα, ἐγκατεστημένα σὲ τέτοια σημεῖα ὥστε νὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ἐκτέλεση ἀεροναυτιλίας πρὸς ὁποιοδήποτε ἀερολιμένα τακτικό, προσωρινό, ἀνεφοδιασμοῦ ἢ ἐναλλαγῆς, σὲ ἐκεῖνο τὸ βαθμὸ ἀκριβείας, ὁ ὁποῖος ἀπαιτεῖται τόσο γιὰ τὴν ἐξυπηρέτηση τῆς πτήσεως ὅσο καὶ γιὰ τοὺς σκοποὺς τῆς ἐναερίου κυκλοφορίας. Ἡ ἀνωτέρω ὑποχρέωση δὲν ὑφίσταται γιὰ τὸν ἀεροπορικὸ μεταφορέα ἐφ' ὅσον οἱ ἐν λόγῳ πτήσεις ἐκτελοῦνται μὲ τὴ βοήθεια παραδεκτῶν καὶ ἐγκεκριμένων συστημάτων αὐτοδυνάμων συσκευῶν ναυτιλίας τοῦ ἀεροπλάνου ἢ μὲ τὴ βοήθεια ἀστροναυτιλίας».

Ἄρθρον 4.

1. Τὸ ἐδάφιο 5.5.1.4. τῆς παρ. 5.5. τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἑξῆς :

«5.5.1.4. Ἐξοπλισμὸς ἐπειγούσης ἀνάγκης. Γενικά. Ὅλα τὰ μέσα ἐπειγούσης ἀνάγκης, τὰ ὁποῖα ἀναφέρονται στὰ κατωτέρω ἐδάφια 5.5.1.4.1. μέχρι 5.5.1.4.4., πρέπει νὰ τοποθετοῦνται σὲ θέσεις εὐκόλως προσιτὲς στὰ μέλη πληρώματος καὶ νὰ φαίνεται μὲ τρόπο ἁπλὸ καὶ σαφῆ ὁ τρόπος τῆς λειτουργίας των. Ὅταν τὰ μέσα αὐτὰ φέρονται σὲ κιβώτια ἢ σὲ διαμερίσματα τοῦ ἀεροπλάνου, πρέπει νὰ ἐπισημαίνονται κατὰ τρόπο ὥστε νὰ εἶναι εὔκολος ὁ ἐντοπισμός των. Τὰ ἐν λόγῳ μέσα ἐπειγούσης ἀνάγκης πρέπει νὰ καλύπτουν πλήρως τὸ σκοπὸ γιὰ τὸν ὁποῖο προορίζονται, νὰ εἶναι ἐν ἐνεργείᾳ πρὶν ἀπὸ κάθε πτήση καὶ ἕτοιμα γιὰ ἄμεση χρησιμοποίηση. Πρὸς τὸ σκοπὸ αὐτὸ ὅλα τὰ μέσα ἐπειγούσης ἀνάγκης πρέπει νὰ ἐλέγχονται καὶ νὰ ἐπιθεωροῦνται περιοδικῶς κατὰ χρονικὰ διαστήματα, τὰ ὁποῖα καθορίζονται στοὺς εἰδικοὺς ὅρους τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἀεροπορικοῦ μεταφορέως. 5.5.1.4.1. Πυροσβεστῆρες χειρὸς γιὰ τὰ διαμερίσματα πληρώματος, ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων. Πυροσβεστῆρες χειρὸς ἐγκεκριμένου τύπου πρέπει νὰ διατίθενται πρὸς χρήση στὰ διαμερίσματα τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, τῶν ἐπιβατῶν καὶ τῶν ἐμπορευμάτων, σύμφωνα μὲ τὶς κατωτέρω ἀπαιτήσεις :

α) Τὸ εἶδος καὶ ἡ ποσότητα τῆς γομώσεως τῶν πυροσβεστήρων πρέπει νὰ εἶναι τὰ ἐνδεδειγμένα γιὰ τὸ εἶδος τῆς πυρκαϊᾶς ποὺ πιθανὸν νὰ ἐπισυμβεῖ στὸ διαμέρισμα, στὸ ὁποῖο πρόκειται νὰ τοποθετηθοῦν.

β) Ἕνας πυροσβεστήρας τουλάχιστον πρέπει νὰ τοποθετεῖται στὸ θάλαμο διακυβερνήσεως τοῦ ἀεροπλάνου σὲ θέση εὐκόλως προσιτὴ γιὰ ἄμεση χρησιμοποίηση ἀπὸ τὰ μέλη τοῦ πληρώματος πτήσεως.

γ) Στὸ θάλαμο ἐπιβατῶν τῶν ἀεροπλάνων, τὰ ὁποῖα διαθέτουν ἀπὸ ἑπτὰ (7) μέχρι τριάντα (30) θέσεις, πρέπει νὰ τοποθετεῖται σὲ κατάλληλη θέση ἕνας τουλάχιστον φορητὸς πυροσβεστήρας. Στὸ θάλαμο ἐπιβατῶν τῶν ἀεροπλάνων, τὰ ὁποῖα διαθέτουν περισσότερες ἀπὸ τριάντα (30) θέσεις, πρέπει νὰ τοποθετοῦνται δύο τουλάχιστον φορητοὶ πυροσβεστῆρες. 5.5.1.4.2. Ἐξοπλισμὸς καὶ Εἴδη Πρώτων Βοηθειῶν. Εἴδη πρώτων βοηθειῶν κατάλληλα γιὰ τὴν περίθαλψη τῆς μορφῆς τῆς σωματικῆς βλάβης, ποὺ πιθανὸν νὰ ἐπισυμβεῖ κατὰ τὴν πτήση ἢ ἐλαφρῶν ἀτυχημάτων, πρέπει νὰ τοποθετοῦνται ἐντὸς τοῦ ἀεροπλάνου σὲ ποσότητα ἐπαρκῆ γιὰ τὸν ἀριθμὸ τῶν ἐπιβατῶν καὶ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος. Ὁ ἀριθμὸς τῶν κιβωτίων πρώτων βοηθειῶν γιὰ κάθε τύπο ἀεροπλάνου, τὸ περιεχόμενο αὐτῶν καὶ ἡ ποσότητα τῶν εἰδῶν πρώτων βοηθειῶν, καθορίζονται ἀπὸ τὴν ΥΠΑ.5.5.1.4.3. Πέλεκυς καταστροφῆς. Ὅλα τὰ ἀεροπλάνα πρέπει νὰ εἶναι ἐφοδιασμένα μὲ ἕνα (1) τουλάχιστον πέλεκυ καταστροφῆς. 5.5.1.4.4. Φορητὰ μεγάφωνα. Ὅλα τὰ ἀεροπλάνα πρέπει νὰ διαθέτουν φορητὰ μεγάφωνα, τὰ ὁποῖα θὰ λειτουργοῦν μὲ ἠλεκτρικὸ ρεῦμα συσσωρευτοῦ καὶ θὰ εἶναι τοποθετημένα σὲ θέσεις εὐκόλως προσιτὲς στὰ μέλη πληρώματος, στὰ ὁποῖα ἔχει ἀνατεθεῖ ἡ ἐκτέλεση ὁρισμένων καθηκόντων κατὰ τὴν ἐγκατάλειψη τοῦ ἀεροπλάνου σὲ περιπτώσεις ἐπειγούσης ἀνάγκης, σύμφωνα μὲ τὶς κατωτέρω ἀπαιτήσεις :

α) Ἀεροπλάνα, τὰ ὁποῖα ἔχουν περισσότερες ἀπὸ ἑξήντα (60) καὶ λιγώτερες ἀπὸ ἑκατὸ (100) θέσεις ἐπιβατῶν, πρέπει νὰ διαθέτουν ἕνα φορητὸ μεγάφωνο, τοποθετημένο στὸ πίσω μέρος τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν.

β) Ἀεροπλάνα, τὰ ὁποῖα ἔχουν περισσότερες ἀπὸ ἑκατὸ (100) θέσεις ἐπιβατῶν, πρέπει νὰ διαθέτουν δύο (2) φορητὰ μεγάφωνα, τοποθετημένα τὸ ἕνα στὸ ἐμπρὸς καὶ τὸ ἄλλο στὸ πίσω μέρος τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν. 5.5.1.4.5. Μέσα διευκολύνοντα τὴν ταχεία ἐγκατάλειψη τοῦ ἀεροπλάνου. Ὅλα τὰ ἀεροπλάνα, τὰ ὁποῖα ἔχουν ἐξόδους κινδύνου τὸ κατώφλιο τῶν ὁποίων βρίσκεται περισσότερο ἀπὸ δύο (2) μέτρα πάνω ἀπὸ τὸ ἔδαφος ὅταν τὸ ἀεροπλάνο βρίσκεται στὸ ἔδαφος μὲ τὸ σύστημα προσγειώσεως στὴ θέση «ΚΑΤΩ», πρέπει νὰ εἶναι ἐφοδιασμένα μὲ μέσα, τὰ ὁποῖα θὰ παρέχουν στοὺς ἐπιβάτες τὴ δυνατότητα ταχείας καθόδου ἀπὸ τὸ ἀεροπλάνο σὲ περίπτωση ἐπειγούσης ἀνάγκης. Οἱ ἔξοδοι, τὸ καρώφλιο τῶν ὁποίων βρίσκεται στὸ ὕψος τοῦ δαπέδου τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν καὶ ἔχουν ἐγκριθεῖ ὡς ἔξοδοι κινδύνου, πρέπει νὰ ἐφοδιασθοῦν μὲ κλίμακα τύπου ὀλισθητῆρος ἢ μὲ ἄλλα παρεμφερῆ μέσα ταχείας ἐγκαταλείψεως τοῦ ἀεροπλάνου ὑπὸ τῶν ἐπιβατῶν. Κατὰ τὴ διάρκεια τῆς πτήσεως τὰ ἀνωτέρω μέσα πρέπει νὰ εἶναι σὲ θέση νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἀμέσως. Οἱ ἀνωτέρω ἀπαιτήσεις δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴ γιὰ τὶς ἐξόδους κινδύνου, οἱ ὁποῖες βρίσκονται πάνω ἀπὸ τὶς πτέρυγες τοῦ ἀεροπλάνου, ἐφ' ὅσον τὸ ὕψος τοῦ κατωφλίου των ἀπὸ τὶς πτέρυγες εἶναι μικρότερο τοῦ ἑνὸς μέτρου. 5.5.1.4.6. Ἔξοδοι κινδύνου. Θέση. Ἀριθμὸς. Στὴν περίπτωση ποὺ ἡ θέση, ὁ ἀριθμὸς καὶ τὸ μέγεθος τῶν ἐξόδων κινδύνου τῶν μεταφορικῶν ἀεροπλάνων, δὲν καθορίζονται στὸν ἔχοντα ἐφαρμογὴ Κανονισμὸ Πτητικῆς Ἱκανότητος Ἀεροπλάνων, ἡ ΥΠΑ καθορίζει τὶς ἐξόδους κινδύνου βάσει τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν, τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος κάθε τύπου ἀεροπλάνου καὶ τοῦ εἴδους τῶν πτήσεων ποὺ ἐκτελοῦνται πάνω ἀπὸ ξηρὰ ἢ θάλασσα. 5.5.1.4.7. Σήμανση Ἐξόδων Κινδύνου :

α) Ἐσωτερικά. Ὅλες οἱ ἔξοδοι κινδύνου ἐπιβατῶν, ὁ τρόπος προσπελάσεως καὶ ἀνοίγματος αὐτῶν πρέπει νὰ ἐπισημαίνονται εὐδιάκριτα, ὥστε νὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ἀναγνώρισή των ἀπὸ ἀπόσταση ἴση τουλάχιστον μὲ τὸ πλάτος τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν. Οἱ θέσεις τῶν χειρολαβῶν μὲ τὶς ὁποῖες ἐπιτυγχάνεται τὸ ἄνοιγμα τῶν ἐξόδων κινδύνου καὶ οἱ ὁδηγίες γιὰ τὸν τρόπο λειτουργίας των, πρέπει νὰ ἐπισημαίνονται πάνω ἢ παραπλεύρως τῶν ἐξόδων κινδύνου κατὰ τρόπο ποὺ νὰ ἐπιτρέπει τὴν ἀναγνώρισή των, ἀπὸ πρόσωπο ποὺ ἔχει κανονικὴ ὅραση, ἀπὸ ἀπόσταση ἑνὸς μέτρου. Σὲ ὅλα τὰ ἀεροπλάνα τὰ ὁποῖα χρησιμοποιοῦνται γιὰ μεταφορὰ ἐπιβατῶν κατὰ τὴ νύκτα, πρέπει νὰ ἐγκα-

τασταθεῖ πηγὴ ἢ πηγὲς φωτισμοῦ τῶν ἐξόδων κινδύνου, οἱ ὁποῖες θὰ παρέχουν ἠλεκτρικὴ ἐνέργεια ἀνεξάρτητη ἀπὸ ἐκείνη τοῦ κυρίου συστήματος φωτισμοῦ τοῦ ἀεροπλάνου, ὥστε νὰ φωτίζονται ὅλα τὰ ἐπισημασμένα σημεῖα τῶν ἐξόδων κινδύνου ἐπιβατῶν. Τὸ ἀνεξάρτητο αὐτὸ σύστημα πρέπει νὰ ἔχει σχεδιασθεῖ κατὰ τρόπο ὥστε νὰ τίθεται αὐτόματα σὲ λειτουργία σὲ περίπτωση ἀνωμάλου προσγειώσεως καὶ νὰ ἐξακολουθεῖ νὰ λειτουργεῖ καὶ μετὰ τὴν ἀνώμαλο προσγείωση. Τὸ σύστημα αὐτὸ πρέπει ἐπίσης νὰ λειτουργεῖ μὲ τὸ χέρι ἢ νὰ τίθεται σὲ λειτουργία μόνο μὲ τὸ χέρι. Στὴν περίπτωση λειτουργίας μόνο μὲ τὸ χέρι, ἀπαιτεῖται ὅπως, πρὶν ἀπὸ κάθε ἀπογείωση ἢ προσγείωση τοῦ ἀεροπλάνου κατὰ τὴ νύκτα, τίθεται τὸ σύστημα αὐτὸ σὲ λειτουργία.

β) Ἐξωτερικά. Οἱ ἐξωτερικὲς ἐπιφάνειες τοῦ ἀεροπλάνου πρέπει νὰ ἐπισημαίνονται κατὰ τρόπο ὁ ὁποῖος θὰ ἐπιτρέπει σαφὴ ἀναγνώριση τῶν ὑφισταμένων ἐξόδων κινδύνου. Ὅταν οἱ ἔξοδοι κινδύνου χειρίζονται ἀπ' ἔξω, στὴ σήμανση αὐτὴ πρέπει νὰ περιλαμβάνονται πληροφορίες γιὰ τὸν τρόπο μὲ τὸν ὁποῖο ἐπιτυγχάνεται τὸ ἄνοιγμά των.

2. Τὸ ἐδάφιο 5.5.1.5. τῆς παρ. 5.5. τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἑξῆς :

«5.5.1.5. Θέσεις καὶ Ζῶνες προσδέσεως γιὰ ὅλους τοὺς ἐπιβαίνοντες. Γιὰ κάθε μέλος πληρώματος καθὼς καὶ γιὰ κάθε ἐπιβάτη τοῦ ἀεροπλάνου ἡλικίας μεγαλυτέρας τῶν δύο (2) ἐτῶν, πρέπει νὰ διατίθεται ἐγκεκριμένο ἀπὸ τὸ κράτος κατασκευῆς τοῦ ἀεροπλάνου κάθισμα ἢ κλίνη μὲ ἐγκεκριμένη ζώνη προσδέσεως. Γιὰ κλίνες τοῦ ἑνὸς ἢ τῶν δύο προσώπων, ἐφ' ὅσον κατὰ τὴ διάρκεια τῆς ἀπογειώσεως ἢ προσγειώσεως βρίσκονται σ' αὐτὲς πρόσωπα ἐν κατακλίσει ἀρκεῖ μία ζώνη προσδέσεως. Κατὰ τὴν διάρκεια τῆς πτήσεως, ἐξαιρουμένων τῶν φάσεων ἀπογειώσεως καὶ προσγειώσεως, ἀρκεῖ μία ζώνη προσδέσεως γιὰ δύο πρόσωπα, ἐφ' ὅσον κάθυνται σὲ ἀνάκλιντρο ἢ σὲ ἄλλο κάθισμα πολλῶν θέσεων. Τὰ μέλη πληρώματος καὶ οἱ ἐπιβάτες τοῦ ἀεροπλάνου ὑποχρεοῦνται νὰ καταλαμβάνουν ὁρισμένο κάθισμα ἢ κλίνη καὶ νὰ ἔχουν προσδεδεμένη τὴ ζώνη προσδέσεως κατὰ τὴν ἀπογείωση καὶ τὴν προσγείωση καθὼς καὶ κατὰ τὴν πτήση, ἐφ' ὅσον αὐτὸ κρίνεται ἀπαραίτητο ἀπὸ τὸν κυβερνήτη. Ἀπὸ τὴν ὑποχρέωση αὐτὴ ἐξαιροῦνται τὰ νήπια ἡλικίας μέχρι δύο (2) ἐτῶν τὰ ὁποῖα πρέπει νὰ κρατοῦνται σταθερὰ στὰ χέρια τῶν ἐνηλίκων προσώπων ποὺ τὰ συνοδεύουν. Ἡ ζώνη προσδέσεως τοῦ κυβερνήτου, συγκυβερνήτου καὶ ἱπταμένου μηχανικοῦ τῶν ἀεροπλάνων, τὰ ὁποῖα ἔτυχαν πιστοποιητικοῦ τύπου μετὰ τὴν 1ην Ἰουνίου 1958, πρέπει νὰ περιλαμβάνει καὶ ἐξάρτηση ὤμου (ἱμάντες ὤμου)».

3. Μετὰ τὸ ἐδάφιο 5.5.1.6.8. τῆς παρ. 5.5. τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος προστίθενται ἐδάφια 5.5.1.6.9. καὶ 5.5.1.6.10. τὰ ὁποῖα ἔχουν ὡς ἑξῆς :

«5.5.1.6.9. Σύστημα Ἀνακοινώσεων Ἐπιβατῶν. Ὅλα τὰ ἀεροπλάνα, τὰ ὁποῖα διαθέτουν θέσεις ἐπιβατῶν περισσότερες τῶν δέκα ἐννέα (19), πρέπει νὰ εἶναι ἐξοπλισμένα μὲ σύστημα ἀνακοινώσεων γιὰ τὴν ἀκουστικὴ ἐνημέρωση τῶν ἐπιβατῶν, ἱκανὸ νὰ λειτουργεῖ ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὸ σύστημα ἐνδοσυνεννοήσεως ποὺ καθορίζεται στὸ ἑπόμενο ἐδάφιο 5.5.1.6.10, ἐξαιρέσει τῶν ἀκουστικῶν, μικροφώνων, διακοπτῶν διαλογῆς καὶ σημάτων διεγέρσεως. Τὸ σύστημα αὐτὸ πρέπει νὰ εἶναι ἐγκεκριμένο σύμφωνα μὲ τὶς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ Πτητικῆς Ἱκανότητος τοῦ κράτους κατασκευῆς τοῦ ἀεροπλάνου καὶ νὰ καλύπτει τὶς ἑξῆς προϋποθέσεις :

α) Νὰ εἶναι προσιτὸ γιὰ ἄμεσο χρησιμοποίηση ἀπὸ κάθε μία ἀπὸ τὶς δύο θέσεις τῶν χειριστῶν τοῦ θαλάμου διακυβερνήσεως.

β) Νὰ εἶναι προσιτὸ γιὰ τὴν χρησιμοποίησή του ἀπὸ μία τουλάχιστον θέση ἀεροσυνοδοῦ τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν.

γ) Νὰ εἶναι ἱκανὸ νὰ λειτουργεῖ μέσα σὲ δέκα (10) δευτερόλεπτα ἀπὸ ἀεροσυνοδὸ καὶ ἀπὸ ἐκεῖνες τὶς θέσεις ἀεροσυνοδῶν τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν ἀπὸ τὶς ὁποῖες ἡ χρησιμοποίησή του εἶναι προσιτή.

δ) Οἱ ἀνακοινώσεις πρὸς τοὺς ἐπιβάτες νὰ ἀκούονται καθαρὰ σὲ ὁποιαδήποτε θέση ἐπιβάτου ἢ ἀεροσυνοδοῦ τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν.

5.5.1.6.10. Σύστημα Ἐνδοσυνεννοήσεως. Ὅλα τὰ ἀεροπλάνα, τὰ ὁποῖα διαθέτουν θέσεις ἐπιβατῶν περισσότερες ἀπὸ δέκα ἐννέα (19), πρέπει νὰ εἶναι ἐξοπλισμένα μὲ σύστημα ἐνδοσυνεννοήσεως γιὰ τὴν μεταξὺ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος ἐπικοινωνία, ἱκανὸ νὰ λειτουργεῖ ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὸ σύστημα ἀνακοινώσεων ἐπιβατῶν ποὺ καθορίζεται στὸ προηγούμενο ἐδάφιο 5.5.1.6.9., ἐξαιρέσει τῶν ἀκουστικῶν, μικροφώνων, διακοπτῶν διαλογῆς καὶ σημάτων διεγέρσεως. Τὸ σύστημα αὐτὸ πρέπει νὰ εἶναι ἐγκεκριμένο σύμφωνα μὲ τὶς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ Πτητικῆς Ἱκανότητος τοῦ κράτους κατασκευῆς τοῦ ἀεροπλάνου καὶ νὰ καλύπτει τὶς ἑξῆς προϋποθέσεις :

α) Νὰ παρέχει ἀμφίφορο ἐπικοινωνία μεταξὺ τοῦ θαλάμου διακυβερνήσεως καὶ τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν.

β) Νὰ εἶναι προσιτὸ γιὰ ἄμεσο χρησιμοποίηση ἀπὸ κάθε μία ἀπὸ τὶς δύο θέσεις χειριστῶν τοῦ θαλάμου διακυβερνήσεως.

γ) Νὰ εἶναι προσιτὸ γιὰ τὴν χρησιμοποίησή του ἀπὸ περισσότερες τῆς μιᾶς θέσεις ἀεροσυνοδῶν καὶ κατὰ τέτοιο τρόπο τοποθετημένα μέσα στὸ θάλαμο ἐπιβατῶν ὥστε, ὅλες οἱ ἔξοδοι κινδύνου νὰ εἶναι ὁρατὲς ἀπὸ μία ἢ περισσότερες τῶν θέσεων αὐτῶν.

δ) Νὰ διαθέτει ἐγκατάσταση ἑτοιμότητος, ἱκανὴ νὰ διεγείρει μὲ ἀκουστικὰ ἢ ὁρατὰ σήματα τὰ μέλη πληρώματος τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν στὶς κλήσεις τῶν μελῶν πληρώματος, τοῦ θαλάμου διακυβερνήσεως καὶ ἀντιστρόφως. Περαιτέρω ἡ ἐγκατάσταση αὐτὴ πρέπει νὰ ἔχει δυνατότητα νὰ διαχωρίζει μία κανονικὴ κλήση ἀπὸ μία ἄλλη ἐπειγούσης ἀνάγκης, καὶ

ε) Κατὰ τὴν ἐξυπηρέτηση τῶν ἀεροπλάνων στὸ ἔδαφος, νὰ παρέχει ἀμφίφορο ἐπικοινωνία μεταξὺ τοῦ προσωπικοῦ ἐδάφους καὶ μὲ κάθε ἕνα χωριστὰ ἀπὸ δύο τουλάχιστον μέλη πληρώματος πτήσεως τοῦ θαλάμου διακυβερνήσεως. Ὅταν στὸ σύστημα εἶναι συνδεδεμένο τὸ προσωπικὸ ἐδάφους, τὸ σύστημα αὐτὸ πρέπει νὰ παρέχει κατάλληλη ἔνδειξη μὲ τὴν ὁποία νὰ σημαίνεται μὲ τρόπο ἁπλὸ καὶ σαφῆ στὰ μέλη πληρώματος ἡ σύνδεση καὶ κατὰ ταῦτα ἡ παρουσία πλησίον τοῦ ἀεροπλάνου, τοῦ προσωπικοῦ ἐδάφους».

4. Μετὰ τὸ ἐδάφιο 5.5.2.5. τῆς παρ. 5.5. τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος προστίθεται ἐδάφιο 5.5.2.6, τὸ ὁποῖο ἔχει ὡς ἑξῆς :

«5.5.2.6. Ἀποτυπωταὶ Ὁμιλίας θαλάμου διακυβερνήσεως. Σὲ κάθε ἀεριωθούμενο (TURBOJET), στροβιλοελικοφόρο (TURBOPROP) ἢ τετρακινητήριο ἐμβολοφόρο ρυθμιζομένης πιέσεως ἀεροπλάνο, πρέπει νὰ τοποθετεῖται ἀποτυπωτὴς ὁμιλίας θαλάμου διακυβερνήσεως ἐγκεκριμένου ἢ παραδεδεγμένου τύπου. Ἡ ἐγκατάσταση τοῦ ἀποτυπωτοῦ αὐτοῦ καθὼς καὶ οἱ περιπτώσεις ποὺ θὰ λειτουργεῖ γιὰ τὴν ἐγγραφὴ τῆς ὁμιλίας, θὰ γίνεται σύμφωνα μὲ τὶς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ Πτητικῆς Ἱκανότητος (AIRWORTHINESS CODE) τοῦ κράτους κατασκευῆς τοῦ ἀεροπλάνου καὶ τὶς ἑκάστοτε ἀπαιτήσεις τῆς ΥΠΑ. Οἱ ἀποτυπωταὶ ὁμιλίας πρέπει νὰ τίθενται σὲ λειουργία μὲ τὴν ἔναρξη ἀναγνώσεως τοῦ πίνακος ἐλέγχου διαδικασιῶν πτήσεως (CHECK LIST) τοῦ ἀεροπλάνου καὶ νὰ λειτουργοῦν συνεχῶς μέχρι πέρατος ἀναγνώσεως τοῦ τελικοῦ τμήματος τοῦ πίνακος αὐτοῦ (FINAL CHECK LIST) μετὰ τὸ πέρας τῆς πτήσεως. Σὲ περίπτωση ἀτυχήματος ἢ συμβάντος τὸ ὁποῖο ἀπαιτεῖ διερεύνηση, οἱ ἀποτυπωθεῖσες ὁμιλίες τίθενται στὴν ἄμεσο διάθεση τῆς ΥΠΑ καὶ φυλάσσονται ὑπὸ τοῦ ἀεροπορικοῦ μεταφορέως γιὰ χρονικὸ διάστημα ἑξήντα (60) ἡμερῶν τουλάχιστον, ἐκτὸς ἐὰν ἡ ΥΠΑ ὁρίσει μεγαλύτερο. Πληροφορίες ποὺ λαμβάνονται μὲ τοὺς ἀποτυπωτὲς ὁμιλίας, χρησιμοποιοῦνται ἀπὸ τὴν ΥΠΑ βασικὰ γιὰ τὴν ἐξακρίβωση τῆς αἰτίας, ἡ ὁποία προκάλεσε τὸ ἀτύχημα ἢ τὸ συμβάν».

5. Τὸ ἐδάφιο 5.5.3.3.3.1. τῆς παρ. 5.5. τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἑξῆς :

«5.5.3.3.3.1. Μέλη πληρώματος. Γιὰ πτήσεις σὲ «Ὕψη Πτήσεως» ἀνώτερα τῶν 10.000 ποδῶν, ἡ ποσότης ὀξυγόνου πρέπει νὰ εἶναι ἱκανή, ὥστε νὰ πληροῦνται οἱ ἀπαιτήσεις τοῦ ἐδαφίου 5.5.3.3.1., μὲ τὴν προϋπόθεση ὅτι ἡ ποσότης αὐτὴ δὲν θὰ εἶναι μικρότερη ἀπὸ ἐκείνη ἡ ὁποία ἀπαιτεῖται γιὰ τὶς ἀνάγκες τῶν ἐν ὑπηρεσία μελῶν τοῦ πληρώματος πτήσεως γιὰ χρονικὸ διάστημα 2 ὡρῶν, συνυπολογιζομένης στὴν προκειμένη περίπτωση καὶ τῆς ποσότητος ὀξυγόνου, ἡ ὁποία προβλέπεται ὑπὸ τοῦ ἐδαφίου 5.5.3.6. Ὅταν ἡ πτήση ἐκτελεῖται σὲ «Ὕψη πτήσεως» μεγαλυτέρα τῶν 25.000 ποδῶν πρέπει νὰ διατίθεται, γιὰ κάθε ἐν ὑπηρεσία στὸ θάλαμο διακυβερνήσεως τοῦ ἀεροπλάνου μέλος πληρώματος πτήσεως, προσωπίδα ὀξυγόνου σχεδιασμένη κατὰ τρόπο ὥστε, νὰ δύναται νὰ τοποθετηθεῖ γρήγορα στὸ πρόσωπο, νὰ εἶναι ἀσφαλῶς καὶ ἀεροστεγῶς προσαρμοσμένη σὲ πηγὴ παροχῆς ὀξυγόνου καὶ νὰ παρέχει ὀξυγόνο σὲ κάθε ζήτηση (UPON DEMAND). Ἡ προσωπίδα αὐτὴ πρέπει ἐπίσης νὰ εἶναι σχεδιασμένη κατὰ τρόπο ὥστε, μετὰ τὴν τοποθέτησή της στὸ πρόσωπο, νὰ μὴν ἐμποδίζει τὴν ἄμεση ἐπικοινωνία μεταξὺ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος πτήσεως καὶ τῶν λοιπῶν μελῶν τοῦ πληρώματος τοῦ ἀεροπλάνου, διὰ τοῦ συστήματος ἐνδοσυνεννοήσεως. Ἐφ' ὅσον οἱ προσωπίδες αὐτὲς δὲν χρησιμοποιοῦνται, πρέπει νὰ τοποθετοῦνται σὲ κατάλληλη θέση καὶ νὰ εἶναι σὲ τέτοια κατάσταση ὥστε νὰ μποροῦν νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἀμέσως ἀπὸ τὰ ἐν ὑπηρεσία μέλη τοῦ πληρώματος πτήσεως, σὲ περιπτώσεις ἐπειγούσης ἀνάγκης. Ὅταν ἡ πτήση ἐκτελεῖται σὲ «Ὕψη Πτήσεως» μεγαλύτερα τῶν 25.000 ποδῶν ἕνας τουλάχιστον ἀπὸ τοὺς χειριστὲς ποὺ βρίσκονται στὰ χειριστήρια τοῦ ἀεροπλάνου, πρέπει νὰ φέρει καὶ νὰ χρησιμοποιεῖ συνεχῶς προσωπίδα ὀξυγόνου,, ἡ ὁποία θὰ εἶναι ἀσφαλῶς καὶ ἀεροστεγῶς προσηρμοσμένη σὲ πηγὴ παροχῆς ὀξυγόνου. Ἐὰν ἡ πτήση ἐκτελεῖται σὲ ὕψος κάτω τῶν 41.000 ποδῶν καὶ οἱ προσωπίδες ὀξυγόνου ποὺ διαθέτει τὸ ἀεροπλάνο εἶναι τύπου ταχυτάτης τοποθετήσεως, ἐπιτρέπεται ἡ μὴ συνεχὴς χρησιμοποίηση, ἐφ' ὅσον ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορεὺς ἀποδείξει ὅτι οἱ προσωπίδες αὐτὲς εἶναι δυνατὸ νὰ τοποθετηθοῦν στὸ πρόσωπο :

α) Μὲ τὸ ἕνα χέρι καὶ σὲ χρόνο ὄχι μεγαλύτερο τῶν 5 δευτερολέπτων.

β) Χωρὶς δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις στὴν ταχεία ἐκτέλεση τῶν καθηκόντων ἐπειγούσης ἀνάγκης ποὺ ἀνατίθενται στὰ μέλη πληρώματος πτήσεως τοῦ ἀεροπλάνου.

Ὅταν ἡ πτήση ἐκτελεῖται σὲ «Ὕψη Πτήσεως» μεγαλύτερα τῶν 25.000 ποδῶν καὶ ἕνας ἀπὸ τοὺς χειριστὲς ἐγκαταλείψει γιὰ ὁποιοδήποτε λόγο τὴ θέση του, ὁ ἄλλος χειριστὴς πρέπει νὰ χρησιμοποιήσει προσωπίδα ὀξυγόνου, ἐφαρμόζοντας αὐτὴ στὸ πρόσωπό του, μέχρι νὰ ἐπιστρέψει ὁ πρῶτος στὴ θέση του. Πρὶν ἀπὸ κάθε ἀπογείωση τὰ μέλη πληρώματος πτήσεως τοῦ ἀεροπλάνου πρέπει νὰ ἐλέγχουν αὐτοπροσώπως τὴ συσκευὴ ὀξυγόνου καὶ νὰ βεβαιοῦνται ὅτι ἡ διατιθεμένη προσωπίδα ὀξυγόνου εἶναι ἐν λειτουργία καὶ κατάλληλη γιὰ τὸ πρόσωπό τους καὶ ὅτι αὐτὴ εἶναι συνδεδεμένη μὲ τὴν πηγὴ παροχῆς ὀξυγόνου στὸ ἐνδεδειγμένο σημεῖο. Ἐπίσης πρέπει νὰ βεβαιοῦνται ὅτι ἡ πίεση ὀξυγόνου εἶναι κανονικὴ καὶ ἡ ποσότης τούτου ἐπαρκὴς πρὸς χρήση. Κάθε μέλος πληρώματος τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν κατὰ τὴ διάρκεια τῆς πτήσεως σὲ «Ὕψη Πτήσεως» μεγαλύτερα τῶν 25.000 ποδῶν, πρέπει νὰ φέρει φορητὴ συσκευὴ ὀξυγόνου, ἡ ὁποία νὰ περιέχει ποσότητα ὀξυγόνου ἱκανὴ νὰ ἐπαρκέσει γιὰ 15 λεπτὰ τουλάχιστον, ἐκτὸς ἐὰν ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορεὺς ἀποδείξει ὅτι ἐπαρκὴς ἀριθμὸς φορητῶν συσκευῶν ὀξυγόνου μὲ προσωπίδες ἢ πλεονάζοντα στόμια παροχῆς ὀξυγόνου καὶ προσωπίδες, εἶναι κατὰ τέτοιο τρόπο κατανεμημένα μέσα στὸ θάλαμο ἐπιβατῶν, ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ἡ ἄμεση χρησιμοποίηση αὐτῶν ἀπὸ κάθε μέλος πληρώματος τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν, ἀπὸ ὁποιοδήποτε σημεῖο στὸ ὁποῖο θὰ βρισκόταν μέσα στὸ θάλαμο ἐπιβατῶν, κατὰ τὴ στιγμὴ ποὺ τυχὸν θὰ ἐπισυμβεῖ βλάβη στὸ σύστημα ἐλεγχομένης πιέσεως τοῦ ἀεροπλάνου».

6. Ἡ ὑποπαράγραφος 5.6.1. τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ./τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἑξῆς :

«5.6.1. Γενικά. Ὅλες οἱ ἐργασίες ἐξυπηρετήσεως, ἐπιθεωρήσεως, συντηρήσεως, ἐπισκευῆς καὶ γενικῆς ἐπισκευῆς, πρέπει νὰ ἐκτελοῦνται σύμφωνα μὲ τοὺς κανονισμοὺς τῆς ΥΠΑ. Ἡ ἐπιθεώρηση καὶ ἡ συντήρηση τῶν ἀεροπλάνων τοῦ ἀεροπορικοῦ μεταφορέως καὶ τοῦ βοηθητικοῦ ἐξοπλισμοῦ των, πρέπει νὰ ἐκτελεῖται σύμφωνα μὲ ἐγκεκριμένο ἀπὸ τὴν ΥΠΑ σύστημα συνεχοῦς ἐπιθεωρήσεως-συντηρήσεως. Λεπτομέρειες τοῦ ἐγκεκριμένου συστήματος ἐπιθεωρήσεως-συντηρήσεως, στὶς ὁποῖες περιλαμβάνονται καὶ οἱ περιγραφόμενες ἀπὸ τὸ σύστημα αὐτὸ διαδικασίες καὶ ὁδηγίες γιὰ τὴν ἐκτέλεση τῆς ἐπιθεωρήσεως-συντηρήσεως, καθὼς καὶ τὰ καθήκοντα καὶ οἱ εὐθύνες τῶν διαφόρων κατηγοριῶν τοῦ εἰδικευμένου προσωπικοῦ συντηρήσεως, πρέπει νὰ περιέχονται στὸ Ἐγχειρίδιο Τεχνικῆς Ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἀεροπορικοῦ μεταφορέως. Ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορεὺς πρέπει νὰ ἐκπονεῖ, νὰ διατηρεῖ ἐν ἰσχύι καὶ νὰ ἐφαρμόζει σύστημα συνεχοῦς παρακολουθήσεως καὶ ἀναλύσεως τῆς ἀποδόσεως καὶ ἀποτελεσματικότητος τῶν προγραμμάτων ἐπιθεωρήσεως, προληπτικῆς συντηρήσεως, λοιπῆς συντηρήσεως, μετατροπῶν καὶ γενικὰ τῆς συμπεριφορᾶς τοῦ πτητικοῦ ὑλικοῦ καθὼς καὶ σύστημα γιὰ τὴν ἀναθεώρηση καὶ διόρθωση τῶν ἀνωτέρω προγραμμάτων, ἀνεξάρτητα ἐὰν αὐτὰ ἐφαρμόζονται ἀπὸ τὸν ἴδιο ἢ ἀπὸ ἄλλο φορέα».

7. Τὸ ἐδάφιο 5.6.7.3. τῆς παρς. 5.6. τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ αὐτοῦ Β. Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἑξῆς :

«5.6.7.3. Τήρηση Ἀρχείων. Τὰ καθοριζόμενα στὴν παροῦσα ὑποπαράγραφο ἀρχεῖα φυλάσσονται, κατὰ περίπτωση, ὡς ἑξῆς :

α) Ἀεροσκαφῶν, σκαφῶν, κινητήρων καὶ ἑλίκων:

αα) Τὰ ἀρχεῖα ποὺ ἀναφέρονται στὶς ἐπισκευὲς καὶ τὶς ὑποχρεωτικὲς ἢ μὴ μείζονες μετατροπές, φυλάσσονται μέχρις ὅτου τὸ προϊόν, ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐξετελέσθησαν, πωληθεῖ ἢ καταργηθεῖ.

ββ) Τὰ ἀρχεῖα γενικῆς ἐπισκευῆς φυλάσσονται μέχρι τῆς ἑπομένης πλήρους γενικῆς ἐπισκευῆς τοῦ ὑλικοῦ, ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐξετελέσθη.

γγ) Τὰ ἀρχεῖα συντηρήσεως καὶ ἐλασσόνων μετατροπῶν, ἐξαιρουμένων τῶν γενικῶν ἐπισκευῶν, φυλάσσονται μέχρι τῆς ἐπαναλήψεως ἢ ὑπερκαλύψεως γενομένης συντηρήσεως ἢ ἐλάσσονος μετατροπῆς ἀπὸ ἄλλη συντήρηση ἢ μετατροπὴ ἢ μέχρι διενεργείας νεωτέρας γενικῆς ἐπισκευῆς ἐπὶ τοῦ ὑλικοῦ, ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐξετελέσθη συντήρηση ἢ μετατροπὴ ἤ, τέλος, γιὰ ἕνα τουλάχιστον ἔτος ἀφ' ὅτου τὸ ὑλικὸ ἐτέθη ἐν ἐνεργείᾳ κατόπιν ἐκτελέσεως τῶν ἐν λόγῳ ἐργασιῶν.

β) Ἐξαρτημάτων καὶ παρελκομένων :

αα) Τὰ ἀρχεῖα γενικῶν ἐπισκευῶν φυλάσσονται μέχρι τῆς ἐκτελέσεως τῆς ἑπομένης γενικῆς ἐπισκευῆς.

ββ) Τὰ ἀρχεῖα συντηρήσεως ἢ μετατροπῶν φυλάσσονται ἐπὶ δύο τουλάχιστον ἔτη μετὰ τὴν ἐκτέλεση τῶν ἐν λόγῳ ἐργασιῶν.

γ) Τὰ ἀρχεῖα συντηρήσεως, ἐπισκευῶν ἢ μετατροπῶν, τῶν ὁποίων ἀπαιτεῖται ἡ τήρηση μέχρι τοῦ χρόνου πωλήσεως τοῦ ἀεροπορικοῦ προϊόντος ἢ ὑλικοῦ, παραδίδονται στὸ νέο ἰδιοκτήτη ἢ ἐκμεταλλευόμενο τὸ ἀεροσκάφος ἢ ὑλικό».

Ἄρθρον 5.

1. Τὸ ἐδάφιο 6.1.4.1.3.2. τῆς παρ. 6.1. τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἑξῆς :

«6.1.4.1.3.2. Χρήση SIMULATORS ἀεροπλάνου γιὰ τοὺς περιοδικοὺς ἐλέγχους ἱκανότητος Κυβερνητῶν:

α) Ὁ ἕνας ἀπὸ τοὺς δύο ἑξαμηνιαίους περιοδικοὺς ἐλέγχους ἱκανότητος κυβερνήτου δύναται νὰ ἐκτελεῖται ἐξ ὁλοκλήρου ἐπὶ SIMULATOR ἀεροπλάνου, ὑπὸ μορφὴ ἐγκεκριμένης ἐκπαιδεύσεως, διαρκείας ἡ ὁποία καθορίζεται ἀπὸ

τὴν ΥΠΑ καὶ ἐφ' ὅσον τὸ SIMULATOR αὐτὸ καλύπτει τὶς προϋποθέσεις τῆς ὑποπαραγράφου 6.1.9. Κατὰ τὴν ἐκπαίδευση θὰ ἐκτελοῦνται ὅλες οἱ ἀσκήσεις ποὺ καθορίζονται στὸ ἐδάφιο 6.1.4.1.3.4. καὶ θὰ βεβαιοῦται ἐνυπογράφως ἀπὸ ἐξουσιοδοτημένο ἐλεγκτὴ ἱπταμένων (χειριστή) ἡ ἐπιτυχὴς ἀποπεράτωση τῆς ἐκπαιδεύσεως αὐτῆς, σύμφωνα μὲ τὰ ἀναφερόμενα στὴν ὑποπαράγραφο 6.1.10.

β) Ὁ δεύτερος ἑξαμηνιαῖος ἔλεγχος ἱκανότητος δύναται ἐπίσης, νὰ ἐκτελεῖται ἐπὶ SIMULATOR ἀεροπλάνου, ἐξαιρέσει τῶν ἀσκήσεων β (ιυ), β(υ), γ(ιιι), γ(ιυ), γ(υ), ε(ιυ) καὶ ε(υ) τοῦ ἐδαφίου 6.1.4.1.3.4., οἱ ὁποῖες πρέπει νὰ ἐκτελοῦνται ἐν πτήσει μὲ ἀεροπλάνο τοῦ αὐτοῦ τύπου. Ἡ τελευταία αὐτὴ ἀπαίτηση δὲν ἔχει ἐφαρμογή, ἐφ' ὅσον ὁ κατὰ τ' ἀνωτέρω ἔλεγχος ἱκανότητος ἐκτελεῖται ἐπὶ ἐγκεκριμένου SIMULATOR τοῦ αὐτοῦ τύπου ἀεροπλάνου, τὸ ὁποῖο εἶναι ἐφοδιασμένο μὲ σύστημα πτήσεως ἐξ ὄψεως (VISUAL SIMULATOR)».

2. Τὸ ἐδάφιο 6.1.4.2. τῆς παρ. 6.1. τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ αὐτοῦ Β. Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἑξῆς:

«6.1.4.2. Ἔλεγχος ἱκανότητος Συγκυβερνήτου. Γενικά. Πρὶν ἀναλάβει καθήκοντα συγκυβερνήτου, ὁ ἐνδιαφερόμενος χειριστὴς πρέπει ἐντὸς τῶν προηγηθέντων 6 μηνῶν, νὰ ὑποστεῖ, μὲ ἱκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα, ἔλεγχο ἱκανότητος. Ἀποπεράτωση μὲ ἱκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα τοῦ ἐλέγχου ἱκανότητος ποὺ καθορίζεται στὸ ἐδάφιο 6.1.4.1.1. γιὰ τοὺς κυβερνήτας, καλύπτει ἐπίσης τὶς ἀπαιτήσεις ἐλέγχου ἱκανότητος τῶν χρησιμοποιουμένων ὡς συγκυβερνητῶν χειριστῶν. 6.1.4.2.1. Ἀρχικὸς καὶ περιοδικὸς ἔλεγχος. Ὁ ἀρχικὸς ἔλεγχος ἱκανότητος ἐκτελεῖται ἐπὶ τοῦ συγκεκριμένου τύπου ἀεροπλάνου, στὸ ὁποῖο ὁ χειριστὴς θὰ διατεθεῖ γιὰ πρώτη φορὰ ὡς συγκυβερνήτης. Μετὰ τὸν ἀρχικὸ ἔλεγχο ἱκανότητος, προκειμένου χειριστὴς νὰ χρησιμοποιεῖται ὡς συγκυβερνήτης ἀεροπλάνου, πρέπει νὰ ὑφίσταται μὲ ἱκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα δύο φορὲς τὸ ἔτος ἔλεγχο ἱκανότητος, σύμφωνα μὲ τὶς ἀπαιτήσεις ποὺ καθορίζονται στὰ ἑπόμενα ἐδάφια. Τὸ χρονικὸ διάστημα μεταξὺ δύο διαδοχικῶν ἐλέγχων, δὲν πρέπει νὰ εἶναι μικρότερο τῶν τεσσάρων (4) καὶ μεγαλύτερο τῶν ὀκτὼ (8) μηνῶν. Ὅταν ὁ χειριστὴς χρησιμοποιεῖται μὲ τὴν ἰδιότητα τοῦ συγκυβερνήτου σὲ περισσοτέρους τοῦ ἑνὸς τύπους ἀεροπλάνων, πρέπει τουλάχιστον σὲ κάθε δεύτερο ἔλεγχο ἱκανότητος, νὰ ἐξετάζεται στὸ βαρύτερο ἀεροπλάνο. 6.1.4.2.2. Τρόπος ἐκτελέσεως ἐλέγχου. Ὁ ἔλεγχος ἱκανότητος δύναται νὰ ἐκτελεῖται εἴτε ἀπὸ τὴ δεξιὰ εἴτε ἀπὸ τὴν ἀριστερὰ θέση τοῦ ἀεροπλάνου. Δὲν ἀπαιτεῖται, ἐκτὸς ἀπὸ τοὺς χειρισμοὺς ποὺ καθορίζονται στὸ ἐδάφιο 6.1.4.2.5., ὁ ἔλεγχος αὐτὸς νὰ ἐκτελεῖται μὲ συνθῆκες οἱ ὁποῖες νὰ ἐξομοιοῦνται πρὸς τὶς συνθῆκες πτήσεως δι' ὀργάνων. 6.1.4.2.3. Ἔλεγχος ἐπὶ Συνθετικῶν Ἐκπαιδευτικῶν Μέσων. Ὅλες οἱ ραδιοναυτιλιακὲς διαδικασίες, καθὼς καὶ οἱ διαδικασίες προσεγγίσεως, ἐκτὸς ἀπὸ ἐκεῖνες γιὰ τὶς ὁποῖες τὰ κατώτερα ἐλάχιστα ἔχουν ἐγκριθεῖ, δύνανται νὰ ἐκτελοῦνται σὲ συνθετικὰ ἐκπαιδευτικὰ μέσα, ἐφ' ὅσον τὰ μέσα αὐτὰ φέρουν τὸν ἀναγκαῖο ραδιοεξοπλισμὸ καὶ τὰ κατάλληλα ὄργανα, ὥστε, τόσο οἱ ἀεροναυτιλιακὲς διαδικασίες ὅσο καὶ οἱ διαδικασίες προσεγγίσεως, νὰ ἐξομοιοῦνται πρὸς τὶς πραγματικές. Ἐπίσης οἱ περιοδικοὶ ἔλεγχοι ἱκανότητος συγκυβερνητῶν δύνανται νὰ ἐκτελοῦνται ἐπὶ SIMULATOR ἀεροπλάνου, ὑπὸ μορφὴ ἐγκεκριμένης ἐκπαιδεύσεως, διαρκείας ἡ ὁποία καθορίζεται ἀπὸ τὴν ΥΠΑ. Ἡ ἐκπαίδευση αὐτὴ πρέπει νὰ περιλαμβάνει τὶς ἀσκήσεις ποὺ καθορίζονται στὸ ἐδάφιο 6.1.4.2.5., ἐξαιρέσει τῶν ἀσκήσεων (στ) καὶ (θ) καθὼς καὶ τῆς διαδικασίας προσεγγίσεως δι' ὀργάνων γιὰ τὴν ὁποία τὰ κατώτερα ἐλάχιστα ἔχουν ἐγκριθεῖ, οἱ ὁποῖες σὲ κάθε δεύτερο ἑξαμηνιαῖο ἔλεγχο ἱκανότητος, θὰ πρέπει νὰ ἐκτελοῦνται ἐν πτήσει μὲ ἀεροπλάνο τοῦ αὐτοῦ τύπου. Ἡ τελευταία αὐτὴ ἀπαίτηση δὲν ἔχει ἐφαρμογὴ ἐφ' ὅσον, ὁ κατὰ τ' ἀνωτέρω ἔλεγχος ἱκανότητος, ἐκτελεῖται ἐπὶ ἐγκεκριμένου SIMULATOR τοῦ αὐτοῦ τύπου ἀεροπλάνου, τὸ ὁποῖο εἶναι ἐφοδιασμένο μὲ σύστημα πτήσεως ἐξ ὄψεως (VISUAL SIMULATOR). 6.1.4.2.4. Βεβαίωση Ἐλεγκτοῦ Ἱπταμένων (χειριστοῦ). Ὁ ἐλεγκτὴς ἱπταμένων (χειριστὴς) βεβαιώνει σχετικὰ μὲ τὴν ἀξιοποίηση τοῦ ἐξετασθέντος χειριστοῦ, σὲ κάθε ἔλεγχο ἱκανότητος καὶ παράλληλα σημειώνει κατὰ πόσο τὰ ἀποτελέσματα ὑπῆρξαν ἱκανοποιητικά. Ὁ ἐλεγκτὴς ἱπταμένων (χειριστὴς) πρέπει νὰ σημειώνει ἐπίσης τὶς συγκεκριμένες διαδικασίες ἐπειγούσης ἀνάγκης, τὶς ὁποῖες ἐξέτασε κατὰ τὸν ἔλεγχο. 6.1.4.2.5. Περιεχόμενο Ἐλέγχου. Ὁ ἔλεγχος ἱκανότητος πρέπει νὰ περιλαμβάνει γραπτὴ ἢ προφορικὴ ἐξέταση στὶς διαδικασίες καὶ τὸν ἐξοπλισμὸ καὶ τὴν ἐκτέλεση τῶν ἑξῆς διαδικασιῶν καὶ χειρισμῶν:

α) Ἀνατιθεμένων καθηκόντων στὸ συγκυβερνήτη γιὰ κανονικὲς πτήσεις καὶ περιπτώσεις ἐπειγούσης ἀνάγκης.
β) Τροχοδρομήσεως.
γ) Ἀπογειώσεων καὶ προσγειώσεων.
δ) Ἀνόδου καὶ στροφῶν ἀνόδου.
ε) Στροφῶν μεγάλης κλίσεως.
στ) Χειρισμῶν μὲ ἐλάχιστη ταχύτητα.
ζ) Προσεγγίσεων σὲ ἀπώλεια στηρίξεως.
η) Πτερώσεως ἕλικος καὶ κρατήσεως ἢ κρατήσεως καὶ ἐπαναλειτουργίας κινητήρων.
θ) Ἀπογειώσεων μὲ ἀπώλεια κρισίμου κινητῆρος (μονάδος ἰσχύος) καὶ προσγειώσεων μὲ ἐξομοιουμένη βλάβη, τουλάχιστον τοῦ 50 % τῶν διατιθεμένων κινητήρων (μονάδων ἰσχύος), μὲ ἀπώλεια τῆς ἰσχύος ἀπὸ τὴν αὐτὴ πλευρὰ τοῦ ἀεροπλάνου.
ι) Διαδικασιῶν ἐπειγούσης ἀνάγκης.
ια) Πτήσεως μὲ ἐξομοιουμένας συνθήκας πτήσεως δι' ὀργάνων γιὰ τὴν ἐκτέλεση διαδικασιῶν προσεγγίσεως δι' ὀργάνων μὲ κάθοδο στὰ ἐλάχιστα ἐκτελέσεως κύκλου καὶ προσγειώσεως μετὰ ἀπὸ κύκλο περιορισμένης ὁρατότητος.
ιβ) Πτήσεως μὲ ἐξομοιουμένας συνθήκας πτήσεως δι' ὀργάνων γιὰ ἀπόδειξη ἱκανοποιητικῆς χρήσεως κάθε τύπου ἀεροναυτιλιακοῦ βοηθήματος, διαδικασίας προσεγγίσεως δι' ὀργάνων καὶ διαδικασίας ἀποτυχημένης προσεγγίσεως, τὰ ὁποῖα ἔχουν ἐγκριθεῖ γιὰ χρήση ἀπὸ τὸν ἀεροπορικὸ μεταφορέα καὶ τὰ ὁποῖα εἶναι συνήθη ἐπὶ τῶν ἀεροπορικῶν ὁδῶν καὶ ἀερολιμένων ἐπὶ τῶν ὁποίων κανονικὰ διατίθεται ὁ χειριστὴς γιὰ ἐκτέλεση πτήσεων.
ιγ) Κρίσεως ἐξεταζομένου.
ιδ) Ἐπιπροσθέτων χειρισμῶν καὶ διαδικασιῶν, οἱ ὁποῖες θὰ κριθοῦν ἀναγκαῖες ἀπὸ τὸν ἀεροπορικὸ μεταφορέα, τὸν ἐλεγκτὴ ἱπταμένων ἢ τὸν ἐξουσιοδοτημένο ἐκπρόσωπο τῆς ΥΠΑ».

3. Τὸ ἐδάφιο 6.1.4.3. τῆς παρ. 6.1 τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἑξῆς:

«6.1.4.3. Παρακολούθηση ἐλέγχων ἱκανότητος. Ὅταν οἱ ἐπὶ SIMULATORS ἀεροπλάνου ἔλεγχοι ἱκανότητος τῶν ἱπταμένων τοῦ ἀεροπορικοῦ μεταφορέως διενεργοῦνται στὴν ἀλλοδαπή, δύναται ἡ ΥΠΑ, μὲ ἀπόφαση τοῦ Διοικητοῦ αὐτῆς, νὰ παρακολουθεῖ τὴν ἐκτέλεσή των δι' ἐξουσιοδοτημένων ἐκπροσώπων της, μὲ δαπάνες τοῦ ἐνδιαφερομένου».

4. Μετὰ τὸ ἐδάφιο 6.1.4.3. τῆς παρ. 6.1. τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ αὐτοῦ Β. Δ/τος προστίθεται ἐδάφιο 6.1.4.4. τὸ ὁποῖο ἔχει, ὡς ἑξῆς:

«6.1.4.4. Πρόσφατη πεῖρα χειριστῶν. Ἀπαγορεύεται νὰ ἀναλάβουν χειρισταὶ καθήκοντα κυβερνήτου, συγκυβερνήτου ἢ τρίτου χειριστοῦ μέλους πληρώματος πτήσεως σὲ μεταφορικὸ ἀεροπλάνο δημοσίας χρήσεως, ἐφ' ὅσον, μέσα στὸ τρίμηνο ποὺ προηγήθηκε, δὲν ἔχουν ἐκτελέσει τουλάχιστον τρεῖς ἀπογειώσεις καὶ τρεῖς προσγειώσεις μὲ ἀεροπλάνο τοῦ συγκεκριμένου τύπου, στὸ ὁποῖο πρόκειται νὰ ἀναλάβουν καθήκοντα».

5. Τὸ ἐδάφιο 6.1.8.2. τῆς παρ. 6.1. τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἑξῆς:

«6.1.8.2. Πρόσφατη Πεῖρα Ἐπιμελητοῦ Πτήσεων. Γιὰ τὴν ἀνάληψη καθηκόντων ἐπιμελητοῦ πτήσεων μὲ σκοπὸ τὴν ἐξουσιοδότηση καὶ τὸν ἔλεγχο τακτικῶν πτήσεων με-

ταφορᾶς ἐπιβατῶν, ὅταν τὸ σύστημα ἐλέγχου πτήσεων ἀπαιτεῖ τὴν ὕπαρξη ἐπιμελητοῦ πτήσεων, ὁ ἐνδιαφερόμενος πρέπει νὰ εἶναι ἐξοικειωμένος καὶ νὰ τὸ διαπιστώσει αὐτὸ καὶ ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορεύς, μὲ τὰ χρησιμοποιούμενα ἀεροπλάνα καὶ ὅλες τὶς ἀπαραίτητες διαδικασίες πτήσεων τῶν ἀεροπορικῶν ὁδῶν πάνω ἀπὸ τὶς ὁποῖες θὰ ἐκτελοῦν πτήση τὰ ἀεροπλάνα μέσα στὴν περιοχὴ γιὰ τὴν ὁποία ἔχει τὴν εὐθύνη τὸ κέντρο ἐλέγχου πτήσεων στὸ ὁποῖο πρόκειται νὰ ἀναλάβει καθήκοντα. Ὁ ἐν λόγῳ ἐπιμελητὴς πτήσεων ἀπαγορεύεται νὰ ἐξουσιοδοτήσει τὴν ἐκτέλεση πτήσεων, ἐὰν μέσα στοὺς προηγουμένους 12 μῆνες δὲν ἔχει ἐκτελέσει μία τουλάχιστον μὲ ἐπιστροφὴ πτήση στὴν ὁποία νὰ βρίσκεται μέσα στὸ θάλαμο διακυβερνήσεως μεταφορικῶν ἀεροπλάνων, τὰ ὁποῖα ἐκτελοῦν τακτικὲς πτήσεις, πάνω ἀπὸ ἀεροπορικὲς ὁδοὺς ἢ τμήματα αὐτῶν, ἀντιπροσωπευτικὰ τῶν ἀεροπορικῶν ὁδῶν τῆς περιοχῆς στὴν ὁποία θὰ ἐκτελεῖ ὑπεύθυνα καθήκοντα. Στὶς πτήσεις αὐτὲς πρέπει νὰ χρησιμοποιοῦνται, ὅσο εἶναι πρακτικῶς δυνατό, περισσότεροι τακτικοὶ ἢ προσωρινοὶ ἀερολιμένες καὶ ἀεροδρόμια ἀνεφοδιασμοῦ καὶ ἐναλλαγῆς ἀπὸ ἐκεῖνα, τὰ ὁποῖα χρησιμοποιοῦνται κατὰ τὴν ἐκτέλεση τῶν πτήσεων τοῦ ἀεροπορικοῦ μεταφορέως. Οἱ ἐπιμεληταὶ πτήσεων ὅταν ἵπτανται σὲ ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος ἐδαφίου, λογίζεται ὅτι διατελοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ».

6. Τὸ ἐδάφιο 6.5.1.1. τῆς παρ. 6.5. τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ αὐτοῦ Β. Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἑξῆς :

«6.5.1.1. Ἐλάχιστος ἀριθμὸς μελῶν πληρώματος Πτήσεως. Ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὶς ἀπαιτήσεις ποὺ καθορίζονται στὴν παροῦσα ὑποπαράγραφο 6.5.1., σὲ ὅλες τὶς πτήσεις μεταφορᾶς ἐπιβατῶν, οἱ ὁποῖες ἐκτελοῦνται μὲ ἀεροπλάνα γιὰ τὰ ὁποῖα ἔχουν ἐφαρμογὴ οἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ὁ ἐλάχιστος ἀριθμὸς τῶν μελῶν πληρώματος πτήσεως πρέπει νὰ εἶναι δύο χειρισταί».

7. Ἡ ὑποπαράγραφος 6.5.2. τῆς παρ. 6.5. τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἑξῆς :

«6.5.3. Συγκυβερνήτης 6.5.3.1. Γιὰ κάθε πτήση ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορεὺς πρέπει νὰ ὁρίζει ἕνα χειριστὴ κάτοχο τουλάχιστον τῶν προσόντων ποὺ καθορίζονται στὸ ἐδάφιο 6.1.2.2.2. τοῦ παρόντος, ὁ ὁποῖος θὰ ἐκτελεῖ καθήκοντα συγκυβερνήτου. 6.5.3.2. Ἕνας τουλάχιστον ἀπὸ τοὺς συγκυβερνήτας ποὺ ὁρίζονται μέλη πληρώματος πτήσεως τῶν ἀεροπλάνων ποὺ ἐκτελοῦν πτήσεις γιὰ τὶς ὁποῖες ἀπαιτοῦνται τρεῖς (3) ἢ περισσότεροι χειρισταί, πρέπει νὰ εἶναι κάτοχος ἐν ἰσχύι πτυχίου χειριστοῦ ἐναερίων γραμμῶν μὲ ἱκανότητα κυβερνήτου στὸν τύπο τοῦ ἀεροπλάνου στὸν ὁποῖο θὰ χρησιμοποιηθεῖ καὶ νὰ ἔχει ἀξιοποιηθεῖ πλήρως, γιὰ νὰ χρησιμοποιηθεῖ ὡς κυβερνήτης».

Ἄρθρον 6.

1. Τὸ ἐδάφιο 7.1.2.5.2. τῆς παρ. 7.1. τοῦ ἄρθρου 7 τοῦ αὐτοῦ Β. Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἑξῆς :

«7.1.2.5.2. Μεταφορὰ φορτίου. Ὅλο τὸ φορτίο πρέπει νὰ φορτώνεται καὶ νὰ προσδένεται ἀσφαλῶς μέσα στὰ ἐγκεκριμένα, σύμφωνα μὲ τὸν κανονισμὸ περὶ πτητικῆς ἱκανότητος μεταφορικῶν ἀεροπλάνων, διαμερίσματα. Τοποθέτηση φορτίου μέσα στὸ θάλαμο διακυβερνήσεως τοῦ ἀεροπλάνου ἀπαγορεύεται».

2. Μετὰ τὸ ἐδάφιο 7.1.2.5.4. τῆς παρ. 7.1. τοῦ ἄρθρου 7 τοῦ αὐτοῦ Β. Δ/τος προστίθεται ἐδάφιο 7.1.2.5.5., τὸ ὁποῖο ἔχει ὡς ἑξῆς :

«7.1.2.5.5. Ἐνημέρωση ἐπιβατῶν. 7.1.2.5.5.1. Ἐνημέρωση ἐπιβατῶν πρὶν καὶ κατὰ τὴν διάρκεια τῆς πτήσεως. Πρὶν ἀπὸ κάθε ἀπογείωση ἢ προσγείωση τοῦ ἀεροπλάνου, ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορεὺς πρέπει νὰ ἐξασφαλίζει ὅτι ὅλοι οἱ ἐπιβάτες ἐνημερώθηκαν διὰ ζώσης ἀπὸ μέλος τοῦ πληρώματος μέσω τοῦ συστήματος ἀνακοινώσεων ἐπιβατῶν, ὅτι ἀπαγορεύεται τὸ κάπνισμα καὶ ὅτι ἐπιβάλλεται νὰ προσδεθοῦν στὰ καθίσματά τους, κατὰ τὴ διάρκεια τῆς ἀπογειώσεως ἢ τῆς προσγειώσεως. Ἐπίσης πρέπει νὰ ἐξασφαλίζει ὅτι ὅλοι οἱ ἐπιβάτες ἐνημερώθηκαν γιὰ τὰ σημεῖα στὰ ὁποῖα βρίσκονται οἱ ἔξοδοι κινδύνου. Ἐκτὸς ἀπὸ τὴν ἐνημέρωση αὐτὴ ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορεὺς πρέπει νὰ τοποθετεῖ σὲ κατάλληλα σημεῖα μέσα στὸ ἀεροπλάνο ἔντυπα τὰ ὁποῖα θὰ περιέχουν:

α) Σχεδιαγράμματα καὶ ὁδηγίες, σχετικὲς μὲ τὴ λειτουργία τῶν ἐξόδων κινδύνου.

β) Ὁδηγίες, σχετικὲς μὲ τὸν τρόπο χρησιμοποιήσεως τοῦ ἐξοπλισμοῦ καὶ τῶν μέσων ἐπειγούσης ἀνάγκης.

Τὰ ἔντυπα αὐτὰ πρέπει νὰ περιέχουν πληροφορίες σχετικὲς μόνο ὡς πρὸς τὸ συγκεκριμένο ἀεροπλάνο. μέσα στὸ ὁποῖο τοποθετοῦνται γιὰ ἐνημέρωση τῶν ἐπιβατῶν 7.1.2.5. 5.2. Ἐνημέρωση ἐπιβατῶν κατὰ τὶς πτήσεις ἄνωθεν θαλάσσης. Σὲ ὅλες τὶς πτήσεις ποὺ ἐκτελοῦνται πάνω ἀπὸ τὴ θάλασσα, γιὰ τὶς ὁποῖες ἀπαιτεῖται ὁ ἐξοπλισμὸς ποὺ καθορίζεται στὸ ἐδάφιο 5.5.2.2. τοῦ παρόντος, ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορεὺς πρέπει νὰ ἐξασφαλίζει ὅτι οἱ ἐπιβάτες τοῦ ἀεροπλάνου, ἐκτὸς ἀπὸ τὴν ἐνημέρωση ποὺ καθορίζεται στὸ προηγούμενο ἐδάφιο 7.1.2.5.5.1., ἐνημερώθηκαν γιὰ τὰ σημεῖα στὰ ὁποῖα βρίσκονται τοποθετημένα τὰ μέσα διατηρήσεως στὴ ζωὴ τῶν ἐπιβαινόντων (ἀτομικὰ σωσίβια, σωστικὰ ἐφόδια κλπ.) καὶ τὸν τρόπο χρησιμοποιήσεως αὐτῶν, καθὼς καὶ γιὰ τὰ σημεῖα ἐκεῖνα στὰ ὁποῖα ἔχουν τοποθετηθεῖ οἱ σωσίβιες λέμβοι. Ἡ ἐνημέρωση αὐτὴ γίνεται διὰ ζώσης, μέσω τοῦ συστήματος ἀνακοινώσεων ἐπιβατῶν καὶ μὲ ἐπίδειξη ἀπὸ μέλος τοῦ πληρώματος καὶ περιλαμβάνει τὸν τρόπο χρησιμοποιήσεως καὶ πληρώσεως μὲ ἀέρα τῶν ἀτομικῶν σωσιβίων. Ἡ ἐνημέρωση γίνεται πρὶν τὸ ἀεροπλάνο ἀφιχθεῖ πάνω ἀπὸ τὴ θάλασσα. Στὴν περίπτωση ποὺ τὸ ἀεροπλάνο διέρχεται πάνω ἀπὸ τὴ θάλασσα ἀμέσως μετὰ τὴν ἀπογείωση, τότε ἡ ἐνημέρωση αὐτὴ πραγματοποιεῖται πρὶν ἀπὸ τὴν ἀπογείωση. 7.1.2.5.5.3. Ἡ μέθοδος καὶ οἱ σχετικὲς διαδικασίες, σύμφωνα μὲ τὶς ὁποῖες θὰ γίνεται ἡ ἐνημέρωση τῶν ἐπιβατῶν ποὺ καθορίζεται στὰ προηγούμενα ἐδάφια 7.1.2.5.5.1 καὶ 7.1.2.5.5.2., περιέχονται στὸ Ἐγχειρίδιο Τεχνικῆς Ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἀεροπορικοῦ μεταφορέως».

3. Ἡ ὑποπαράγραφος 7.2.1 τῆς παρ. 7.2. τοῦ ἄρθρου 7 τοῦ αὐτοῦ Β./Δτος ἀντικαθίσταται, ὡς ἑξῆς :

«7.2.1. Γενικά. Ὁ κυβερνήτης κατὰ τὴ διάρκεια τῆς πτήσεως κυβερνᾶ τὸ ἀεροπλάνο, διοικεῖ τὸ πλήρωμα καὶ εἶναι ὑπεύθυνος γιὰ τὴν ἀσφάλεια τῶν ἐπιβατῶν, τοῦ πληρώματος, τοῦ φορτίου καὶ τοῦ ἀεροπλάνου. Ὁ κυβερνήτης ἐνεργώντας κάτω ἀπὸ τὴν ἀπειλὴ προσώπων, στὴν παράνομη κατοχὴ τῶν ὁποίων ἔχει περιέλθει τὸ ἀεροπλάνο, ἀπαλλάσσεται ἀπὸ κάθε εὐθύνη γιὰ τυχὸν μὴ ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος».

4. Τὸ ἐδάφιο 7.2.8.1. τῆς παρ. 7.2. τοῦ ἄρθρου 7 τοῦ αὐτοῦ Β. Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἑξῆς :

«7.2.8.1. Δικαιούμενα πρόσωπα. Ἐκτὸς ἀπὸ τὰ μέλη πληρώματος, δύνανται νὰ εἰσέρχονται καὶ νὰ παραμένουν στὸ θάλαμο διακυβερνήσεως τῶν ἀεροπλάνων, τὰ κατωτέρω πρόσωπα:

α) Ὑπάλληλοι ἀσφαλείας πτήσεων ΥΠΑ, ὅταν ἵπτανται γιὰ τὴν ἐκτέλεση ἐν πτήσει ἔργου σύμφωνα μὲ κείμενες διατάξεις, καθὼς καὶ ἄλλοι ὑπάλληλοι τῆς ΥΠΑ, οἱ ὁποῖοι ἵπτανται μὲ ἐντολή της γιὰ τὸν αὐτὸ σκοπό. Ὁ κυβερνήτης δικαιοῦται, σὲ περίπτωση καταστάσεως ἐπειγούσης ἀνάγκης καὶ πρὸς τὸ συμφέρον τῆς ἀσφαλείας, νὰ ἀπαγορεύει τὴν εἴσοδο στὸ θάλαμο διακυβερνήσεως ὁποιουδήποτε προσώπου.

β) Μὲ ἄδεια τοῦ κυβερνήτου, ὑπάλληλοι τῆς ΥΠΑ ἢ ἄλλων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν καθὼς καὶ ὑπάλληλοι τοῦ ἀεροπορικοῦ μεταφορέως ἢ ἄλλων ἀεροπορικῶν ὀργανισμῶν, τὰ καθήκοντα καὶ τὸ ἔργο τῶν ὁποίων εἶναι τέτοια ὥστε ἡ παρουσία των στὸ θάλαμο διακυβερνήσεως νὰ καθίσταται ἀναγκαία ἢ ὠφέλιμος γιὰ τὴν ἀσφαλῆ διεξαγωγὴ τῆς πτητικῆς λειτουργίας. Στὴν ἔννοια τοῦ παρόντος ἐδαφίου περιλαμβάνονται κρατικοὶ ὑπάλληλοι οἱ ὁποῖοι ὑπεύθυνα χει-

ρίζονται θέματα ἀσφαλείας πτήσεων καὶ ὑπάλληλοι τοῦ ἀεροπορικοῦ μεταφορέως, ὅπως εἶναι οἱ χερισταί, ἐπιμεληταὶ πτήσεων, ραδιοχειρισταὶ καὶ μηχανικοί, ἡ ἐπαγγελματικὴ ἱκανότης τῶν ὁποίων θὰ βελτιωθεῖ διὰ τῆς ἐξοικειώσεώς των μὲ τὶς συνθῆκες πτήσεως τοῦ ἀεροπλάνου. Ὑπάλληλοι ἀεροσταθμῶν, πρακτορείων καὶ ἐν γένει ὑπάλληλοι, τὰ καθήκοντα τῶν ὁποίων δὲν ἔχουν σχέση μὲ τὴν πτητικὴ λειτουργία τῶν ἀεροπλάνων, δὲν ἐμπίπτουν στὴν ἔννοια τοῦ παρόντος.

γ) Μὲ ἄδεια τοῦ κυβερνήτου, κάθε ἄλλο πρόσωπο εἰδικὰ ἐξουσιοδοτημένο ἀπὸ τὴν ΥΠΑ καὶ τὸν ἀεροπορικὸ μεταφορέα.

Ἀνεξαρτήτως τῶν ἀνωτέρω, ὁ κυβερνήτης φέρει εὐθύνη ἐὰν εἰσέλθουν καὶ παραμείνουν στὸ θάλαμο διακυβερνήσεως τοῦ ἀεροπλάνου πρόσωπα περισσότερα τοῦ ἀριθμοῦ τῶν διατιθεμένων εἰς αὐτὸν θέσεων».

5. Τὸ ἐδάφιο 7.4.6.3. τῆς παρ. 7.4. τοῦ ἄρθρου 7 τοῦ αὐτοῦ Β.Δ/τος ἀντικαθίσταται, ὡς ἑξῆς :

«7.4.6.3. Βλάβαι κινητῆρος ἢ προληπτικὴ κράτηση. Ὅταν κινητήρας ἀεροπλάνου κρατήσει ἐν πτήσει, λόγῳ βλάβης ἢ προληπτικὰ γιὰ τὴν πρόληψη πιθανῆς βλάβης, πρέπει νὰ πραγματοποιηθεῖ προσγείωση στὸ πλησιέστερο, ἀπὸ ἀπόψεως χρόνου, κατάλληλο ἀεροδρόμιο, στὸ ὁποῖο εἶναι δυνατὸ νὰ ἐκτελεσθεῖ ἀσφαλὴς προσγείωση. Στὴν περίπτωση αὐτὴ ὁ κυβερνήτης τοῦ ἀεροπλάνου ὑποχρεοῦται νὰ ἐνημερώσει ἀμέσως, μόλις αὐτὸ καταστεῖ δυνατό, τὴν ἁρμοδία ἀρχὴ ἐδάφους γιὰ τὴν κράτηση τοῦ κινητῆρος. Κυβερνήτης ἀεροπλάνου μὲ τρεῖς ἢ περισσότερους κινητῆρες δύναται, ἐὰν ὑποστεῖ βλάβη ἢ κρατήσει ἐν πτήσει ἕνας κινητήρας, νὰ συνεχίσει τὴν πτήση πρὸς ἀεροδρόμιο τῆς ἐκλογῆς του, ἐφ᾽ ὅσον ἀποφασίσει ὅτι μιὰ τέτοια ἐνέργεια εἶναι ἀπὸ πλευρᾶς ἀσφαλείας, ἐξ ἴσου ἀσφαλὴς μὲ προσγείωση στὸ πλησιέστερο κατάλληλο ἀεροδρόμιο. Στὴν περίπτωση αὐτὴ πρέπει νὰ λαμβάνει ὑπόψη του τοὺς κατωτέρω παράγοντες :

α) Τὴ φύση τῆς κακῆς λειτουργίας καὶ τῶν πιθανῶν μηχανικῶν δυσκολιῶν, ποὺ εἶναι δυνατὸν νὰ ἀντιμετωπισθοῦν ἐὰν συνεχισθεῖ ἡ πτήση.

β) Τὴ δυνατότητα χρησιμοποιήσεως τοῦ κρατηθέντος κινητῆρος.

γ) Τὸ ὕψος πτήσεως, τὸ βάρος τοῦ ἀεροπλάνου καὶ τὰ διαθέσιμα καύσιμα κατὰ τὸ χρόνο τῆς κρατήσεως τοῦ κινητῆρος.

δ) Τὶς μετεωρολογικὲς συνθῆκες ἐπὶ ἀεροπορικῆς ὁδοῦ καὶ τὰ δυνατὰ σημεῖα προσγειώσεως.

ε) Τὴν κίνηση ἐναερίου κυκλοφορίας.

στ) Τὴ μορφολογία τοῦ ἐδάφους, καί

ζ) Τὴν ἐξοικείωσή του μὲ τὸ ἀεροδρόμιο ποὺ θὰ χρησιμοποιηθεῖ.

Ἐφ᾽ ὅσον τὸ ἀεροπλάνο δὲν προσγειωθεῖ στὸ πλησιέστερο ἀπὸ ἀπόψεως χρόνου κατάλληλο ἀεροδρόμιο ἀλλὰ σὲ ἄλλο ὁ κυβερνήτης ὑποχρεοῦται νὰ ὑποβάλει μετὰ τὸ πέρας τῆς πτήσεως γραπτὴ ἀναφορὰ σὲ δύο ἀντίτυπα στὸν ἀεροπορικὸ μεταφορέα, στὴν ὁποία θὰ ἐκθέτει τοὺς λόγους ποὺ τὸν ἀνάγκασαν νὰ κατευθυνθεῖ καὶ νὰ προσγειωθεῖ σὲ ἄλλο ἀεροδρόμιο τῆς ἐκλογῆς του. Ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορεὺς ἐντὸς τριῶν ἡμερῶν ἀπὸ τὴν ἐπιστροφὴ τοῦ χειριστοῦ στὴ βάση του, ὑποβάλει στὴν ΥΠΑ τὸ ἀντίγραφο τῆς ἀναφορᾶς τοῦ κυβερνήτου μὲ τὶς σχετικὲς ἀπόψεις του».

Στὸν Ὑπουργὸ Συγκοινωνιῶν, ἀναθέτουμε τὴ δημοσίευση καὶ ἐκτέλεση τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 4 Ἰουνίου 1979

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. ΤΣΑΤΣΟΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ

Η ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ:

Ἡ ἐτήσια συνδρομὴ τῆς Ἐφημερίδας τῆς Κυβερνήσεως, ἡ τιμὴ τῶν φύλλων της ποὺ πουλιοῦνται τμηματικὰ καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεων στὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως, καθορίσθηκαν ἀπὸ 1 Ἰανουαρίου 1979 ὡς ἀκολούθως:

Α' ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

1. Γιὰ τὸ Τεῦχος Α'	Δραχ.	600
2. » » » Β'	»	700
3. » » » Γ'	»	500
4. » » » Δ'	»	1.000
5. » » » Νομικῶν Προσώπων Δ.Δ. κ.λπ.	»	500
6. » » » Παράρτημα	»	300
7. » » » Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν κ.λπ.	»	3.000
8. » » Δελτίο Ἐμπορικῆς καὶ Βιομηχανικῆς Ἰδιοκτησίας	»	200
9. Γιὰ ὅλα τὰ τεύχη καὶ τὸ Δ.Ε.Β.Ι.	»	6.000

Οἱ Δῆμοι καὶ οἱ Κοινότητες τοῦ Κράτους καταβάλλουν τὸ 1/2 τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν.

Ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) ἀναλογοῦν τὰ ἑξῆς ποσά:

1. Γιὰ τὸ Τεῦχος Α'	Δραχ.	30
2. » » » Β'	»	35
3. » » » Γ'	»	25
4. » » » Δ'	»	50
5. » » » Νομικῶν Προσώπων Δημοσίου Δικαίου κ.λπ.	»	25
6. » » » Παράρτημα	»	15
7. » » » Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν κ.λπ.	»	150
8. » » Δελτίο Ἐμπ. καὶ Βιομ. Ἰδιοκτησίας	»	10
9. Γιὰ ὅλα τὰ τεύχη	»	300

Β'. ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΩΝ

Ἡ τιμὴ πωλήσεως κάθε φύλλου, μέχρις 8 σελ., εἶναι 3 δρχ., ἀπὸ 9 ὡς 40 σελ. 8 δρχ., ἀπὸ 41 ὡς 80 σελ. 15 δρχ., ἀπὸ 81 σελ. καὶ ἄνω ἡ τιμὴ πωλήσεως κάθε φύλλου προσαυξάνεται κατὰ 15 δρχ. ἀνὰ 80 σελίδες.

Γ'. ΤΕΛΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ

Ι. Στὸ τεῦχος Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν καὶ Ἑταιρειῶν Περιωρισμένης Εὐθύνης:

Α' Δημοσιεύματα Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν:

1. Τῶν δικαστικῶν πράξεων	Δραχ.	400
2. Τῶν καταστατικῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	10.000
3. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	2.000
4. Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων σὲ γενικὲς συνελεύσεις, τῶν κατὰ τὸ ἄρθρο 32 τοῦ Ν. 3221/24 γνωστοποιήσεων, τῶν ἀνακοινώσεων, ποὺ προβλέπονται ἀπὸ τὸ ἄρθρο 59 παρ. 3 τοῦ Ν.Δ. 400/70 «περὶ Ἀλλοδαπῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν» καὶ τῶν ἀποφάσεων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ ΕΛΤΑ, ποὺ ἀναφέρονται σὲ προσωρινὲς διατάξεις	»	1.000
5. Τῶν ἰσολογισμῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	4.000
6. Τῶν συνοπτικῶν μηνιαίων καταστάσεων τῶν Τραπεζικῶν Ἑταιρειῶν	»	1.000
7. Τῶν ἀποφάσεων «περὶ ἐγκρίσεως τιμολογίων τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν»	»	600
8. Τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων «περὶ παροχῆς ἀδείας ἐπεκτάσεως τῶν ἐργασιῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν», τῶν ἐκθέσεων περιουσιακῶν στοιχείων Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν γενικά, καὶ τῶν ἀποφάσεων τοῦ Δ.Σ. τοῦ ΕΛΤΑ, μὲ τὶς ὁποῖες ἐγκρίνονται καὶ δημοσιεύονται οἱ κανονισμοὶ αὐτοῦ	»	4.000
9. Τῶν ἀποφάσεων «περὶ παροχῆς πληρεξουσιότητος πρὸς ἀντιπροσώπευσιν ἐν Ἑλλάδι ἀλλοδαπῶν Ἑταιρειῶν» καὶ τῶν ἀποφάσεων «περὶ μεταβιβάσεως τοῦ χαρτοφυλακίου Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 59 παρ. 1 τοῦ Ν.Δ. 400/70»	»	2.000
10. Τῶν ἀποφάσεων «περὶ συγχωνεύσεως Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν»	»	10.000
11. Τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Χρηματιστηρίου «περὶ εἰσαγωγῆς χρεωγράφων εἰς τὸ Χρηματιστήριον πρὸς διαπραγμάτευσιν, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 παρ. 3 Α.Ν. 148/67»	Δραχ.	1.000
12. Τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς κεφαλαιαγορᾶς «περὶ διαγραφῆς χρεωγράφων ἐκ τοῦ Χρηματιστηρίου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 παρ. 4 Α.Ν. 148/1967»	»	1.000

Β'. Δημοσιεύματα Ἑταιρειῶν Περιωρισμένης Εὐθύνης:

1. Τῶν καταστατικῶν	»	1.000
2. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν	»	400
3. Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων	»	200
4. Τῶν ἰσολογισμῶν	»	1.000
5. Τῶν ἐκθέσεων ἐκτιμήσεως περιουσιακῶν στοιχείων	»	1.000

Γ'. Δημοσιεύματα Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν - Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων καὶ Φιλανθρωπικῶν Σωματείων:

1. Τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων «περὶ χορηγήσεως ἀδείας λειτουργίας Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν - Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων»	»	1.000
2. Τῶν Ἰσολογισμῶν τῶν ἀνωτέρω Συνεταιρισμῶν, Ταμείων καὶ Σωματείων	»	1.000

ΙΙ. Στὸ Τέταρτο τεῦχος τῶν δικαστικῶν πράξεων, προσκλήσεων καὶ λοιπῶν δημοσιεύσεων	»	400

Τὸ ποσοστὸ ἐπὶ τῶν τελῶν δημοσιεύσεων στὸ Τεῦχος Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν καὶ Ἑταιρειῶν Περιωρισμένης Εὐθύνης, ποὺ πρέπει νὰ καταβάλλεται ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ), ὁρίσθηκε γενικὰ σὲ 5 ο/ο.

Δ'. ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΣΥΝΔΡΟΜΩΝ - ΤΕΛΩΝ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΩΝ Τ.Α.Π.Ε.Τ.

1. Οἱ συνδρομὲς τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεων προκαταβάλλονται στὰ Δημόσια Ταμεῖα ἔναντι ἀποδεικτικοῦ εἰσπράξεως, τὸ ὁποῖο φροντίζει ὁ ἐνδιαφερόμενος νὰ τὸ στείλει στὴ Γενικὴ Δ/νση τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

2. Οἱ συνδρομὲς τοῦ ἐξωτερικοῦ εἶναι δυνατὸ νὰ στέλνονται καὶ σὲ ἀνάλογο συνάλλαγμα μὲ ἐπιταγὴ ἐπ' ὀνόματι τοῦ Διευθυντῆ τῶν Διοικητικῶν καὶ Οἰκονομικῶν Ὑποθέσεων τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

3. Τὸ ὑπὲρ τοῦ ΤΑΠΕΤ ποσοστὸ ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν καὶ τελῶν δημοσιεύσεων καταβάλλεται ὡς ἑξῆς:

α) στὴν Ἀθήνα: στὸ Ταμεῖο τοῦ ΤΑΠΕΤ (Κατάστημα Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου),

β) στὶς ὑπόλοιπες πόλεις τοῦ Κράτους: στὰ Δημόσια Ταμεῖα καὶ ἀποδίδεται στὸ ΤΑΠΕΤ σύμφωνα μὲ τὶς 192378/3639/1947(RONEO 185) καὶ 178048/5321/31.7.65 (RONEO 139) ἐγκύκλιες διαταγὲς τοῦ Γ.Λ.Κ.,

γ) στὶς περιπτώσεις συνδρομῶν ἐξωτερικοῦ: ὅταν ἡ ἀποστολή τους γίνεται μὲ ἐπιταγὲς μαζὶ μ' αὐτὲς στέλνεται καὶ τὸ ὑπὲρ τοῦ ΤΑΠΕΤ ποσοστό.

Ὁ Γενικὸς Διευθυντὴς
ΑΘΑΝ. ΠΑΝ. ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ